


SO 18 Orientační systém

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00				
Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz				
Vypracoval:  Ing. Martin Peterka		Kontroloval:  Ing. Bc. Martin Verner	Odpovědný projektant:  Bc. Martin Juga	Hlavní inženýr projektu:  Ing. Miroslava Rollingerová
KRAJ: JIHOČESKÝ		OKRES: PÍSEK	MěÚ: SEPEKOV	
Název akce: Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov				
Obsah: D.2 STAVEBNÍ ČÁST D.2.2 Pozemní objekty D.2.2.4 Orientační systém SO 18 Orientační systém			Číslo zakázky: ZAK-2018-62	
			Stupeň: DUSP	
			Datum: 11/2019	
			Měřítko: -	
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Formát: A4	
			Verze: -	Část: D.2.2.4
			Č. přílohy: 1.	

D.2.2.4.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 18 Orientační systém

O B S A H:

1. Identifikační údaje	2
1.1. Stavba.....	2
1.2. Objednatel (stavebník).....	2
1.3. Zpracovatel dokumentace	2
2. Všeobecné údaje	3
2.1. Cílové parametry stavby	3
2.2. Stručný popis stavby.....	3
2.3. Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů.....	3
3. Přehled výchozích podkladů	3
4. Průzkum inženýrských sítí.....	4
5. Stávající stav	4
6. Navrhovaný stav	4
6.1. Přehled nových prvků	5
7. Polohový systém	5
8. Použité normy a předpisy	5

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Číslo projektu:	ISPROFIN: 327 351 4800 ISPROFOND: 531 353 0026	
Název stavby:	„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“	
Místo realizace (kraj):	Jihočeský	
Katastrální území:	Sepekov [747602]	
Začátek stavby:	km 23,022 146	
Konec stavby:	km 23,500 000	
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)	
Kategorie dráhy:	Regionální	
Trať (dle KJŘ):	č. 201	Tábor – Ražice
Trať (dle TTP):	č. 702B	Tábor – Písek
Traťový úsek TÚ:	1811	Božejovice – Milevsko
Definiční úsek:	06 08 D1	Božejovice – Sepekov nz. Sepekov Sepekov – Milevsko
Označení dráhy:	č. 282 00	Tábor – Písek
Správce:	SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň	
Popis zadání:	Rekonstrukce zastávky a železničního přejezdu.	

1.2. Objednatel (stavebník)

Investor a objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupená:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

1.3. Zpracovatel dokumentace

Dodavatel dokumentace:	PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b 198 00 Praha 9 – Hloubětín IČ: 49 82 31 41 DIČ: CZ 49 82 31 41	
Odp. projektant stavby:	Ing. Martin Koudelka ČKAIT 0012803, dopravní stavby, pozemní stavby Email: martin.koudelka@projekt-servis.cz Mob: + 420 725 059 889	PROJEKT servis, spol. s r.o.

2. Všeobecné údaje

Předmětem díla je zpracování dokumentace pro vydání společného povolení na investiční výstavbu „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“ v rozsahu vyhlášky č. 146/2008 Sb., O rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění. Součástí dokumentace bude vypracování hodnocení ekonomické efektivity, činnosti koordinátora BOZP v přípravě a výkon autorského dozoru.

Jedná se o regionální jednokolejnou trať č. 201 dle KJŘ Tábor – Ražice. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1.

Rozsah stavby je stanoven zastávkou s nákladištěm Sepekov, přejezdem P6254 v km 23,340 a navazujících úseků koleje. Rekonstrukce se týká železničního svršku a spodku, nástupiště zastávky Sepekov a přejezdové konstrukce přejezdu P6254 křižujícího silnici III/10549 Opařany – Sepekov.

Stavba bude koordinována se stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“. Obě stavby budou realizované zároveň z důvodu minimalizace výluky traťové koleje.

2.1. Cílové parametry stavby

- Výstavba nového PZS se závorami na přejezdu v km 23,340 (P6254) trati Tábor – Písek za účelem zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na výše uvedeném přejezdu.
- Rekonstrukce zastávky Sepekov.
- Vytvoření podmínek pro budoucí zvýšení traťové rychlosti do 90 km/h.

2.2. Stručný popis stavby

Zastávka s nákladištěm Sepekov je tvořena jednou průběžnou dopravní kolejí, jednou manipulační kolejí opatřenou boční rampou a zakončenou kolejnicovým zarážděm a vlečkou. Z hlediska železničního svršku a spodku se jedná pouze o nezbytné úpravy v rozsahu zastávky a přilehlého přejezdu. Dále dojde k výstavbě nového nástupiště délky 90 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a rekonstrukci přejezdové konstrukce. Stávající nástupiště délky 83 m má výšku nástupní hrany 250 mm.

Stávající traťová rychlost v rekonstruovaném úseku je 65 km/h s omezením na 40 km/h proti směru staniční trati s ohledem na stávající způsob zabezpečení přejezdu P6253 v km 23,011 (výstražné kříže) a z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na tomto přejezdu. V mezistaničním úseku Božejovice – Milevsko není provozováno žádné traťové zabezpečovací zařízení – jízdy vlaků jsou organizovány telefonickým dorozumíváním.

Technické řešení a parametry stavbou řešené infrastruktury jsou navrženy tak, aby umožnily výhledové zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h. Ostatní projektované kapacity stavby z hlediska železničního svršku a spodku zůstávají shodné se stávajícími.

2.3. Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů

SO 18 Orientační systém

- | | |
|-------------------------------|------|
| • demontáž stávajících tabulí | 2 ks |
| • osazení nových tabulí | 5 ks |

3. Přehled výchozích podkladů

- Příloha č. 1 Zvláštní technické podmínky (09/2018).
- Katastrální mapy a výpisy z Katastru nemovitostí
- Geodetické zaměření
- Provedené průzkumy GTP
- Technická dokumentace provozovaného zařízení
- Technická dokumentace stávajících inženýrských sítí
- Registr DaP provozovatele dráhy (Dokumenty a předpisy provozovatele dráhy SŽDC)
- Zákon č.266/1994 Sb. O drahách, v platném znění a k němu vydané platné Vyhlášky
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30.06.2006 pod č.j. : 13 511/06-OP.
- Nákrešný přehled železničního svršku v daném úseku
- Výsledky místních šetření a jednání se zainteresovanými stranami

- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

4. Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování dokumentace bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění.

5. Stávající stav

Orientační systém je souhrn prostředků pro poskytování neproměnných vizuálních a hmatových informací sloužících k orientaci cestujících ve veřejně přístupných prostorách určených k přepravě cestujících. Ve stávajícím stavu jsou v zastávce Sepekov tabule orientačního systému již zastaralé.

Nachází se zde tabule s názvem stanice (rovnoběžná k ose koleje) a tabule pro označení směrů jízd vlaků, které jsou uvedeny pro každý směr zvlášť.

Stávající stav již nesplňuje nové požadavky pro návrh orientačního systému, proto budou nevyhovující stávající tabule demontovány a nahrazeny tabulemi novými.

Přehled stávajících prvků:

- Tabule s názvem stanice (rovnoběžná s osou koleje)
 - upevněna na budově zastávky Sepekov
 - 1 ks
- Tabule se směrem jízd vlaků
 - upevněna na budově zastávky Sepekov
 - 2 ks

6. Navrhovaný stav

Návrh orientačního systému v zastávce Sepekov vychází ze Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, kterou doplňuje Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému a z TNŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek.

Stávající tabule s názvem stanice, která je umístěná na budově zastávky Sepekov bude ponechána.

Nový orientační systém bude obsahovat tabule zastávky s názvem stanice, tabule se směrem jízd vlaků a orientační tabule.

Na tabulích orientačního systému budou použity dvě barvy. Základní barvy modrá RAL 5010 a bílá

RAL 9003.

Základním písmem pro aplikaci orientačního systému (vizuální orientační tabule) je bezpatkové písmo Arial.

Technické požadavky:

Tabule orientačního systému budou v provedení FeZn, nebo z hliníkového plechu min. tloušťky 1,0 mm ± 0,1 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min. 200 µm z každé strany, tj. 200g zinku na 1 m² plochy.

Tabule budou po obvodu vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem rozměru min. 12 x 12 mm. K upevnění tabule na objímky slouží střední část, v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přínýtovány „C“ profily.

Rohy tabulí musí být zaobleny, a to min. poloměrem 20 mm.

6.1. Přehled nových prvků

S1:

- tabule s názvem stanice
- rozměry 2220 x 600 mm
- 2 ks
- upevněna na vlastní konstrukci

S2:

- tabule se směrem jízdy vlaků
- rozměry 820 x 462 mm
- 1 ks
- upevněna na vlastní konstrukci (samostatný sloupek)

S3:

- tabule směrová (orientační tabule)
- rozměry 1690 x 305 mm
- 1 ks
- upevněna na prodlouženém sloupku zábradlí

S4:

- tabule směrová (orientační tabule)
- rozměry 960 x 240 mm
- 1 ks
- upevněna na prodlouženém sloupku zábradlí

7. Polohový systém

Přípravná dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv - Balt po vyrovnání.

8. Použité normy a předpisy

Při zpracování dokumentace bylo využito následujících norem, předpisů a směrnic ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému SŽDC, s.o.
- TNŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek

V červnu 2019

Vypracoval: Ing. Martin Peterka